CO

L'H

AM

IMP

LETTRE

DES

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTREAL,

À

L'HON. THOMAS J. J. LORANGER, M.P.P.,

Secretaire Provincial, etc., etc.,

SUR LES

AMÉLIORATIONS PROPOSÉES

AU

HAVRE DE MONTREAL.

Montreal:
IMPRIME PAR JOHN LOVELL, AU BUREAU DU "CANADA DIRECTORY,"
RUE ST. NICOLAS.

1858.

LETTRE

DES

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTREAL.

Bureau du Havre,
Montréal, 26 *Juin* 1858.

A l'Hon. THOMAS J. J. LORANGER, M.P.P.
Secrétaire Provincial.

Monsieur,—Une pétition, signée par un grand nombre des citoyens de Montréal, a été publiée dans les journaux de cette ville et sera bientôt, sans doute, présentée aux trois branches de la législat re, contre le bill récemment soumis à la législature et intitulé : " Acte pour pourvoir à l'amélioration du Hâvre de Montréal." L'amélioration du Hâvre est un sujet de si haute importance, que ce sera une raison suffisante pour attirer l'attention du gouvernement sur les vues des Commissaires du Hâvre par rapport aux matières auxquelles il est référé dans la pétition. Un simple coup-d'œil sur cette pétition montrera évidemment aussi qu'elle est rédigée de façon à affecter, à un certain degré, la conduite et la direction des travaux importants confiés aux Commissaires du Hâvre, et leur conduite relativement au bill en question. C'est pourquoi les Commissaires pensent qu'il est de leur devoir d'établir les faits réels de ce cas, comme le meilleur moyen de permettre à la législature et au public de juger leur conduite en réclamant des améliorations qu'ils considèrent si urgentes, et qui pourraient être retardées par les vues et assertions erronées qu'ont exprimées les rédacteurs de la pétition.

Il n'est pas nécessaire de s'appesantir beaucoup maintenant sur la nécessité d'augmenter les commodités du Hâvre de Montréal, pour les navires, ou de rappeler les efforts énergiques, faits par les

Commissaires pour exposer complètement le sujet au public. Un simple regard sur ce qu'ils ont déjà fait permettra au gouvernement et au public de mieux juger de la nécessité et de la convenance des travaux que les Commissaires ont activement poussés pour améliorer le Hâvre.

En 1843, le gouvernement commença ce que les Commissaires se croient justifiables de considérer comme un des plus grands et des plus utiles travaux publics de la province,—le creusement du lac St. Pierre, et l'amélioration de la navigation fluviale entre Québec et Montréal. Ce travail fut continuè jusqu'en 1847, époque où il fut abandonné pour des raisons qu'il est inutile de mentionner maintenant.

En 1850, les Commissaires du Hâvre, convaincus de l'importance de ces améliorations, et comprenant parfaitement les difficultés qu'ils auraient à surmonter à cet égard, demandèrent au au gouvernement l'autorisation de les poursuivre. Cette autorisation leur fut accordée et l'on fit les stipulations législatives nécessaires. En deux années, le chenal du lac St. Pierre fut creusé à deux pieds de plus que ne l'était le vieux chenal. Trois ans après, il avait encore reçu une nouvelle profondeur, et avait cinq pieds d'eau de plus que l'ancien chenal; et les Commissaires espèrent prouver, cet été, que sa profondeur l'emporte de sept pieds sur celle du vieux chenal. On verra la grandeur de l'entreprise, en considérant que le creusement s'étend sur une distance de quatre-vingt milles et que le draguage embrasse plus de vingt-quatre milles (le chenal dragué n'ayant pas moins de 300 pieds de large maintenant), et qu'environ 4,250,000 verges cubes de matériaux ont été enlevés, du lit du lac et du fleuve, emportés et coulés à des distances ayant plus d'un mille en moyenne.

Nous faisons observer ces résultats comme la meilleure preuve de l'exactitude des vues des Commissaires, sur la nécessité et la convenance de faire, dans le Hâvre de Montréal, des améliorations correspondant à la grandeur et aux besoins de la navigation, en bas de la ville, et aux ressources de l'Ouest. L'expérience de chaque année montre, d'une façon plus concluante, que les améliorations du port sur une semblable échelle sont urgentes et que, sans elles, les dépenses faites pour le chenal d'en bas seront presque

entièrement inutiles. Imbus de ces convictions, les Commissaires ont, en décembre 1851, autorisé MM. Gzowski et Keefer, ingénieurs à faire une exploration et un rapport sur les meilleurs moyens d'effectuer ces améliorations et, surtout, à décider si la réunion du canal Lachine à la baie d'Hochelaga était praticable. Ces ingénieurs ont fait un rapport contre le dernier projet, et suggéré, comme meilleur moyen pour augmenter les commodités, diverses améliorations, comprenant la clôture de la partie du St. Laurent qui se trouve entre le canal Lachine, et la Pointe St. Charles. Le projet de docks à la Pointe St. Charles, fut approuvé par MM. Try, Marchand et Young, alors Commissaires du Hâvre ; mais alors, comme aujourd'hui, il fut combattu par un grand nombre de citoyens de la section Est de la ville. Tandis que les Commissaires, qui, depuis plusieurs années, étudiaient le projet, et l'avaient maintes fois discuté sur toutes ces faces, étaient disposés à cette époque, à recommander et activer les améliorations à l'endroit désigné, ils pensèrent qu'il valait mieux que l'entreprise restât uniquement à l'état de *projet*, pour qu'elle fût examinée par le public et surtout par la partie des citoyens capable de juger de ses mérites intrinsèques en ayant égard aux intérêts généraux de la cité, et même de toute la province et non pas seulement en s'attachant aux intérêts locaux, particuliers.

Mais, tout en désirant donner le temps et l'occasion de voir si le projet était praticable, les Commissaires ne manquèrent point de s'apercevoir qu'on pourrait exécuter des améliorations dans le Hâvre, si on pouvait en étendre les limites. Les limites du Hâvre du côté de la ville ne s'étendaient que du pied du canal Lachine au quai du Gouvernement, au *pier* Victoria. Mais à la demande des Commissaire, du Hâvre, ces limites furent développées par l'acte de la Législature, voté en 1849, de façon à comprendre toute la distance, depuis la rivière St. Pierre, jusqu'au ruisseau Migeon et à leur procurer ainsi l'opportunité d'exécuter les améliorations désirées aux places qui, dans ces nouvelles limites, paraissaient les plus propres à favoriser les intérêts du commerce du Port et de la Province en général. Par un rapport, daté du 23 avril, 1857, M. Young, président, soumit encore aux Commissaires le sujet de ces améliorations, dont la nécessité était devenue plus

évidente par l'augmentation du tonnage des vaisseaux qui viennent au port et principalement par les commodités que réclame la ligne des vapeurs océaniques. Les Commissaires ordonnèrent que l'on préparât des plans et devis montrant la nature et le coût probable des améliorations à la baie d'Hochelaga et à la Pointe St. Charles, et le 24 avril 1857, les Commissaires du Hâvre votèrent une résolution dans le but suivant :

" Qu'en vue d'augmenter le commerce du port, et de l'achèvement prochain d'un canal de 20 pieds dans le lac St. Pierre, le bureau est d'opinion que le temps est arrivé de prendre en considération la question d'augmenter la capacité du Hâvre et qu'afin d'attirer l'attention publique, il soit résolu que le rapport, transmis aujourd'hui par M. Young, soit publié, et les plans des bassins préparés par M. Forsyth livrés à l'inspection publique, à la Bourse."

On remarquera, que cette résolution, ne réfère à aucun site particulier pour les travaux proposés, quoique les mérites des divers sites proposés eussent été amplement discutés dans le rapport en question. La Chambre de Commerce, par une résolution adoptée à une assemblée tenue en juin 1857, résolut :

" Que le Conseil de la Chambre ait instruction de suggérer aux Commissaires du Hâvre la convenance de soumettre toute l'affaire de l'élargissement du Hâvre à deux ingénieurs qualifiés ou plus, de demander des devis et une opinion sur l'emplacement qui offrirait le plus de facilités au commerce du Port et exigerait le moins de dépenses pour faire de nouvelles améliorations."

Conformément à ces résolutions, les Commissaires s'assurèrent des services de trois ingénieurs distingués des Etats-Unis à qui on soumit toute l'affaire relative aux améliorations du Hâvre, afin qu'ils fissent un rapport. Quant à la question contestée du site, voici les seules remarques faites par les Commissaires, dans leur lettre d'instruction aux ingénieurs.

" La question du site a soulevé beaucoup de discussions publi-
" ques. Les uns ont prétendu que les améliorations devraient être
" faites dans ou près de la baie d'Hochelaga; d'autres, que les
" docks pourraient être construits avec avantage sur ou près de
" la place Viger; d'autres, qu'un dock pourraient être fait en
" enfermant le port actuel, d'autres recommandent l'espace entre
" la Pointe du Moulin-à-Vent et la Pointe St. Charles. Les

" Commissaires du Hâvre n'ont aucune opinion à émettre sur ces
" diverses propositions. Ils désirent vous laisser toute liberté d'examen et faire rapport sur l'emplacement qui vous semblera le plus
" propre à favoriser le commerce général de la province, en
" croyant mieux garantir par là les vrais intérêts de ce port."

Ils ont fait aussi insérer l'annonce suivante dans plusieurs journaux de cette ville :—

AVIS.

" Les Commissaires du Havre de Montréal se sont assurés des services de MM. Childe, McAlpine et Kirkwood, comme bureau d'ingénieurs pour explorer et faire rapport sur le meilleur moyen d'augmenter les commodités du Hâvre de Montréal, et prient toutes les personnes ayant quelques suggestions à faire sur cet important sujet de les envoyer, avec les plans ou autres renseignement, à l'appui de leurs vues, afin que le tout soit soumis au bureau des ingénieurs, pour être dûment examiné à leur assemblée du 2 novembre prochain."

ALEX. CLERK, *Secrétaire*.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
Montréal, 29 Sept., 1857.

On verra que les Commissaires, dans la conduite ainsi observée, ne se prévalurent pas de leur position officielle, pour restreindre l'enquête des ingénieurs, ou leur imposer leurs opinions particulières. Il peut convenir aux desseins et être conforme à la conduite de certains individus, de donner une fausse interprétation au système suivi par les Commissaires dans cette affaire, et de prétendre être ainsi l'expression de la masse des citoyens de Montréal, mais les esprits sans préjugés ne manqueront pas d'approuver ce qu'ils ont fait. Nulle excitation ou idée préconçue de "droits investis," ou intérêt local ne peut empêcher d'admettre la parfaite impartialité des Commissaires dans les actes officiels en question. Ils regrettent sincèrement et sont quelque peu surpris que les rédacteurs de la pétition se soient crus justifiables des insinuations qu'ils ont jugé convenable de faire.

Le rapport des ingénieurs a été fait, et, à une assemblée des Commissaires, le 1er avril dernier, unanimement approuvée par les Commissaires présents (Son Honneur le Maire et MM. Young et Whitney). Une assemblée publique des citoyens, par rapport aux améliorations du Hâvre, fut, le 17 mars dernier, convoquée à

la réquisition de plusieurs citoyens influents et principalement de ceux intéressés à la section Est de la ville, mais l'excitation et la diversité des opinions furent malheureusement telles qu'aucune résolution ne put être adoptée. Cependant, les résolutions que les Messieurs intéressés à convoquer l'assemblée se proposaient de faire approuver furent, le lendemain, publiées dans les journaux, et, entr'autres, une résolution favorable à l'examen d'un site pour les docks, lequel n'avait pas été examiné ou considéré auparavant. On pensait que le nouveau site, en question, pour la construction de ces docks, près du couvent des Sœurs Grises, recevrait l'approbation de plusieurs citoyens de la partie Est, précédemment favorables à la construction de ces docks à la baie d'Hochelaga. C'est pourquoi les Commissaires invitèrent le moteur et le secondeur de cette résolution à une conference, et on crut à propos de convoquer aussi plusieurs messieurs, ayant des intérêts dans la partie Est de la ville, et opposés aux opinions des Commissaires du Hâvre sur l'emplacement des docks projetés. Cette assemblée eût lieu au bureau des Commissaires du Havre, le 24 mai, et le résultat de cette assemblée fut que les Commissaires du Hâvre feraient examiner le nouveau site par des ingénieurs compétents, que suggérerait le comité des messieurs présents, et obtiendraient un rapport sur ce site. Il fut aussi décidé que les Commissaires, dans la rédaction d'un bill pour les améliorations du Hâvre, qu'ils soumettraient pour être introduit à l'Assemblée Législative, ne mentionneraient pas de localité particulière dans le Hâvre pour l'emplacement de ces travaux.

Dans le bill soumis en conséquence et lu, pour la première fois, le 1er juin dernier, se trouvent les clauses suivantes :

" I. Les Commissaires du Hâvre de Montréal sont, par le pré-" sent, autorisés à ériger, construire et entretenir de nouveaux docks, " quais, bassins, avec un canal convenable, pour les alimenter " d'eau et tous les autres travaux et constructions pour l'usage " convenable, suivant tels plans et sur tel site et localité, dans la " Ville ou Hâvre de Montréal, qui peut être déterminé, fixé et " approuvé par le Gouverneur-Général en conseil ; et tels plans, " alors que signés et certifiés par le Secrétaire-Provincial, auront " pour toute intention et projet le même effet qui est prescrit par

" cet acte et y joints et incorporés : Pourvu, néanmoins, que les " déviations ou altérations de ou dans les tels plans soient ordon- " nées, faites ou approuvées comme susdit, comme il peut être " jugé nécessaire pour mieux exécuter les travaux projetés.

" II. Aussitôt qu'une copie desdits plans, certifiés comme sus- " dit, aura été déposée au bureau desdits Commissaires du " Hâvre, lesdits Commissaires du Hâvre et leurs successeurs en " charge, auront plein pouvoir et autorité et il sera de leur devoir " de mettre lesdits plans à exécution : Et pour tout chaque des- " sein desdits améliorations et ouvrages, auront le pouvoir de re- " cevoir, prendre et posséder tous les octrois volontaires, ou do- " nations de terre ; d'acheter de toute personne, corporation ou " communauté, pour la construction, entretien ou usage des dits " docks, quais, bassins, canal et autres ouvrages necessaires pour le " commerce du Hâvre et de bâtir des entrepôts, élévateurs ou " grues hydrauliques pour le grain, d'affermer ou louer, pour des " desseins manufacturiers, tout surplus d'eau; de convenir avec le " propriétaire de terre ou bien fonds, du prix ou valeur de tel " terre ou bien fonds et de la compensation pour tel propriétaire " ou autres parties intéressées pour dommages soufferts à cause des " dits travaux, etc., etc."

On peut voir, maintenant, dans quel but, les rédacteurs de la pétition représentent les Commissaires du Hâvre comme " ayant " soumis au gouverment, des cartes, plans et rapports d'ingénieurs " indiquant la Pointe St. Charles comme la place propre et con- " venable pour la construction de ces docks," reférant à ceux mentionnés dans " l'Acte pour pourvoir à l'amélioration du Hâ- vre de Montréal," et priant que " le projet des commissaires de construire des docks à la Pointe St. Charles ne soit pas vu favo- rablement ; " que le " projet d'un système de docks à la Pointe St. Charles, reclamé si instamment par les Commissaires du Hâvre," etc., etc., comme si les Commissaires du Hâvre avaient manqué à la parole donnée au comité. La vérité est que les Commissaires du Hâvre n'ont pas fait de plans, mentionné ou indiqué la Pointe St. Charles dans le bill soumis. Ils ont envoyé au gouvernement les plans et cartes des ingénieurs américains, comme formant partie de leur rapport, et dans lesquels les docks de la *baie d'Ho- chelaga*, aussi bien que ceux de la Pointe St. Charles, sont exposés·

Dans une lettre à vous adressée, en date du 21 mai dernier, et afin que le gouvernement prît à sa charge la dette contractée pour le creusement du lac St. Pierre, les Commissaires montrèrent aussi le même désir de donner au nouveau site proposé la même considération légale et impartiale qui avait été donnée au projet de docks à la baie de Hochelaga.

Ils disent dans cette lettre :—

" Mais, depuis la décision de la Chambre de Commerce, un " nouveau site a été proposé pour la construction des docks ; on " l'examine maintenant et il sera, sans doute, inspecté par un " ingénieur compétent qui fera rapport. Durant cet examen, les " Commissaires du Hâvre ne désirent pas plaider pour un site " particulior dans aucun bill qu'il pourra plaire au gouvernement " d'introduire dans la législature, afin d'augmenter les commodités " du Hâvre, mais ils veulent laisser la question de site ouverte " jusqu'à ce que de nouveaux renseignements leur permettent de " décider quelle est la localité meilleure et plus profitable."

Les rédacteurs de la pétition disent encore : " qu'en janvier 1854 " les Commissaires du Hâvre ont soumis le même projet de docks " à la Pointe St. Charles au jugement de l'opinion publique et " qu'il fut unanimement rejeté par les citoyens de Montréal, spé- " cialement convoqués pour discuter le projet." Les faits sont simplement qu'une assemblée fut convoquée par des gens intéressés à condamner la conduite des Commissaires du Hâvre, en l'absence du président des Commissaires, et qu'il ne fut permis à aucune personne favorable aux vues des Commissaires de parler.

Les rédacteurs de la pétition disent plus loin que " les vues des " citoyens ont souvent été solennellement et publiquement expri- " mées sur la nécessité impérieuse d'améliorer le Hâvre actuel dans " toute son étendue et capacité." On suppose que les deux assemblées auxquelles il a été fait allusion démentent jusqu'à un certain, point cette assertion, tandis qu'il est de fait avéré, et les Commissaires pensent qu'il est juste de le mentionner, que, malgré les instructions données aux ingénieurs et l'avis publié, dont il a été parlé *nulle lettre, pétition, ou représentation n'a été placée devant les Commissaires ou soumise aux ingénieurs* qui, par conséquent n'auraient pas eu une connaissance précise des vues en défendeurs des

docks à la baie d'Hochelaga, si les Commissaires n'avaient pas jugé, de leur devoir d'attirer l'attention des ingénieurs sur ce plan, au moyen de diverses lettres publiées dans les journaux par des correspondants favorables aux docks à la baie d'Hochelaga et contraires aux vues des Commissaires.

A cet égard, la conduite des Commissaires se recommande à l'esprit de tous ceux qui sont disposés à les juger sur leurs actes et non sur des assertions qui ne sont pas appuyées par des faits.

On peut ajouter que la seule représentation ou pétition relative aux améliorations du Hâvre, soumise aux Commissaires, depuis l'année 1845,était contenue dans une pétition, datée de mars 1852, de MM. Molson et autres, appelant l'attention sur la nécessité d'un quai au courant Ste Marie, près du pied de la rue Monarque. Ce quai fut sur le champ construit, à un endroit où il n'aurait pu être construit par les Commissaires du Hâvre, comme indiqué ci-dessus.

Il est aussi un fait, dont l'exactitude peut-être vérifiée par les registres des Commissaires du Hâvre, c'est que, depuis 1845, tous les nouveaux travaux ont été faite à *l'est* du quai de l'Ile et à un prix dépassant £30,000. Depuis 1850, époque où fut commencée par les Commissaires l'amélioration de la navigation dans le lac St. Pierre, un cure-môle puissant, outre un cure-môle à pelle, a été maintenu en opération constante pour améliorer le Hâvre et chenal qui y conduit. Des plongeurs avec les appareils nécessaires et des bateaux avec des machines expresses ont été constamment employés à enlever d'énormes blocs de roche qui obtruaient la navigation. Des bas-fonds, qui n'avaient auparavant que quatre pieds d'eau au-dessous du quai de l'Ile, peuvent maintenant, grâce au draguage opéré, recevoir, à l'eau basse, des vaisseaux d'un tirant de douze pieds. Des, bassins qui n'avaient que 14 pieds, sont maintenant occupés par des vapeurs océaniques et navires à voile tirant 18 pieds d'eau. De vrai, les Commissaires ont fait tous les efforts possibles pour améliorer le port actuel, ce qui est en contradiction directe avec l'allégation hasardée par les rédacteurs de la pétition. C'est dans l'espoir de faire profiter le commerce de toute la Province et particulièrement de Montréal que les Commissaires ont fait tous ces efforts pour donner une entrée et un abri commodes aux vapeurs océaniques dans ce port. Sans

les efforts énergiques des Commissaires, ces magnifiques vaisseaux n'auraient jamais pu venir à Montréal ou trouver un bon mouillage dans les bassins du Hâvre. La longueur de ces navires et le fait que la ligne semi-mensuelle sera hebdomadaire à la saison prochaine exigeaient la plus sérieuse attention du commerce et les Commissaires sentirent qu'ils manqueraient à leur devoir s'ils ne se hâtaient de faire, comme ils l'ont fait, arranger et disposer le Hâvre pour cette branche importante de notre commerce. A la prière et par le conseil des agents de ces vapeurs, des quais furent construits à la baie d'Hochelaga. L'expérience prouve, toutefois, que ce point était trop éloigné de la partie des affaires de la ville; durant la saison dernière, il y eut une conférence avec les agents, pour décider sur les moyens d'augmenter leurs bassins actuels, en coupant une portion du pier Nelson et remplissant un bassin voisin, de façon à obtenir un quai de 740 pieds de longueur. Pour mettre ce projet à exécution, il fallait construire ailleurs des bassins pour les navires à voiles, et l'on décida, il y a quelques mois, de construire un quai, en bas du pier Nelson jusqu'à l'hopital militaire, avec une étendue de 1,600 pieds, et une profondeur d'eau de 10 pieds, de façon à permettre aux Commissaires de repousser à ce point, tout le Commerce pour bois de construction, chauffage. Les Commissaires se proposaient de creuser encore et améliorer le Hâvre pour les navires d'un fort tirant, aussitôt que les quais actuels pourraient être dégagés. Il est évident que, pour le commerce local du port on doit continuer à élever des quais dans la direction orientale et en bas du Canal Lachine; mais il serait absurde, même si la chose était praticable, de creuser tout le port de façon à l'approprier aux navires tirant 20 pieds d'eau. Un grand espace du Hâvre est maintenant occupé par les vapeurs et vaisseaux à voiles commerçant avec les diverses localités sur le St. Laurent et ses tributaires. Ces vaisseaux tirent rarement plus 11 pieds et doivent avoir une position convenable pour les marchés. Le marché Bonsecours est le lieu où ces navires doivent se diriger et le bassin Bonsecours et *maintenant* encombré, les jours de marché, au point qu'il résulte des inconvénients de cette foule de bateaux. C'est pourquoi les Commissaires ont pensé agir sagement en autorisant la construction

dans ce bassin, du nouveau pier proposé afin d'augmenter les commodités pour le commerce. Quand ce travail sera achevé, n'y aura aucune place ayant moins de 18 pieds d'eau, et au bout du quai, on aura des bassins pour des vaisseaux tirant 14 pieds. Le creusement et la construction d'un quai sur *toute* cette partie Hâvre, comme il a été proposé par vos pétitionnaires, coûterait £93,000, et une grande partie de l'espace est le meilleur emplacement possible pour les navires qui n'exigent point qu'il soit creusé. Le comité des messieurs dont il a été question, maintenant en conférence avec les Commissaires, s'accordera sans doute sur le meilleur site pour augmenter les bassins de 20 pieds, et s'il est nécessaire de les augmenter pour les vapeurs océaniques ou les navires tirant 20 pieds d'eau, il est aisé de le faire en creusant l'espace au-dessous du pier Victoria, dans l'eau profonde et en étendant les quais que l'on se propose de construire maintenant pour le commerce du bois. Ces explications prouveront l'entière fausseté des assertions avancées dans la pétition "*que les Commissaires* "*du Hâvre ont totalement négligé les améliorations à faire dans* "*le Hâvre actuel.*"

"Les pétitionnaires prient, en outre, que des mesures soient "prises pour amender les lois en vertu desquelles les Commis- "saires du Hâvre sont nommés, de façon à procurer aux citoyens "une plus grande représentation dans la constitution de ce corps "et que, quand cette réorganisation aura eu lieu, le *Harbour* "*Trust* soit, comme les autres corps, tenu de rendre un compte "annuel au gouvernement." Par rapport à cette assertion les Commissaires ne feront qu'observer que, jusqu'en 1814, la Corporation du Hâvre a été composée de trois Commissaires nommés par Son Excellence, le Gouverneur-général. Depuis cette époque, les citoyens ont, généralement, été représentés par Son Honneur le Maire et le corps des merchands par le président de la Chambre de Commerce, les trois Commissaires étant encore nommés par le gouvernement.

Ceux qui connaissent l'affaire savent que ce changement *fut proposé par les Commissaires du Hâvre, alors en charge et fut à leur requête appliqué par le gouvernement et la législature.* On n'a fait allusion à ce point que pour diriger l'attention sur les in-

sinuations indignes répandues par les rédacteurs de la pétition, insinuations qui ne sauraient être endossées par un grand nombre de nos concitoyens, les Commissaires en sont convaincus.

Quant à la dernière allégation de la pétition "que le *Harbor Trust* soit, comme les autres corps publics, tenu de fournir un compte annuel au gouvernement, on peut faire usage des mêmes remarques. Il faut ajouter cependant que le *Montreal Harbor Trust* a régulièrement envoyé des comptes au gouvernement et que ces comptes, par leur arrangement et leur clarté, peuvent être soumis au plus minutieux examen.

On doit beaucoup regretter que les avancés de la pétition aient ainsi dû appeler la considération des Commissaires et que des rédacteurs n'aient pas pris plus de peine pour s'enquérir des faits réels avant d'exposer de cette façon leurs vues à la législature. Le sujet des améliorations du Hâvre est assez gros de difficultés pour qu'il soit pernicieux de les augmenter, en accusant gratuitement et sans raison les Commissaires de négliger leurs devoirs.

Ils ont la conscience d'avoir essayé de s'acquitter honnêtement de leurs devoirs, aussi difficiles qu'importants, afin que le meilleur site soit choisi pour les docks. Ils n'ont rien caché de l'affaire aux divers ingénieurs qui ont successivement fait rapport sur cette grande et épineuse question. Ils sont préparés de bonne foi, à soumettre la question du nouveau site proposé à la considération et au rapport d'ingénieurs compétents et désintéressés et à faire trancher la difficulté par le gouvernement. Ils ont la certitude que les améliorations qu'ils cherchent à obtenir peuvent être faites sans augmenter les charges du commerce du port, au-delà du taux des droits qui ont été imposés dans le Hâvre, s'il est soulagé,—comme ils ont, en plusieurs occasions, petitionné pour qu'il en soit ainsi,—de la dette contractée pour l'amélioration du chenal de la navigation en bas de la ville; que les commodités qui existent maintenant pour recevoir et livrer le grain et autres produits au moyen d'élévateurs dans les ports américains tend beaucoup à attirer le commerce dans les canaux américains et sur les chemins de fer américains, et que ces améliorations ne peuvent être faites, sur le bord du port actuel, sans être détruites par les glaces;—que des docks intérieurs sont nécessaires au com-

merce de transit et étranger;—qu'on pourrait ainsi réaliser de fortes réductions sur les prix actuels des produits allant au bas du St. Laurent;—qu'à ces réductions tout agriculteur de la province à un intérêt direct, d'autant plus qu'un navire, au lieu d'être retenu huit ou dix jours au port pour décharger sa cargaison, peut, dans beaucoup de ports américains, opérer ce déchargement en quelques heures, avec les commodités existant; que le manque de ces commodités pousse notre commerce dans des canaux moins favorisés par la nature, mais plus perfectionnés par les hommes que celui du St. Laurent; comme le prouve le fait que dix seulement pour cent des céréales de l'Ouest passent par le Bas-Canada, tandis que 90 pour cent passent par les canaux américains aux Etats de l'Est, donnant ainsi beaucoup d'emploi et de gros revenus à l'état de New York, par ses canaux et chemins de fer, tandis que les canaux et chemins de fer canadiens n'ont presque pas d'emploi et imposent annuellement une lourde taxe à la Province; que même, avec les frets océaniques en moyenne cent pour cent plus élevés à Montréal qu'à New York, ces importations augmentent et indiquent clairement ainsi ce que l'on pourrait faire, si les canaux de notre navigation intérieure étaient convenablement développés.

Les Commissaires du Hâvre soumettent respectueusement, en outre, que, si le bill en question, prend force de loi, il donnera d'emples garanties que l'on peut procéder à la plus minutieuse enquête, afin de trouver le meilleur et le plus utile site pour les travaux susmentionnés, et ce site peut être désigné par le gouvernement, avec une connaissance entière de tous les faits, et de façon à favoriser le plus efficacement possible les intérêts de la ville et le commerce de la province.

JOHN YOUNG.

Président des Commissaires du Hâvre.